KRIHS POLICY BRIEF
국토정책 Brief
제18호
2003. 6. 23

화물운송구조, 근본적으로 개편해야

○ 화물운송사업은 화주, 중간알선업자, 차주 간의 다단계 운송구조로 인해 이해관계가 첨예하게 대립할 수 있음

- 이에 대응하여 외국의 경우 시장개방을 통한 자유경쟁 및 화주와 차주 간의 직거래 유도, 화주와 차주 간의 상호 비용구조 이해, 정보화 추진 등을 통해 화물운송구조를 개편하고 있음

○ 우리나라도 화물운송구조의 근본적 재편을 목표로 장·단기 대책을 시급하게 마련하여 시행할 필요가 있음

○ 단기적으로는 중간알선업자의 존재를 인정하되, 중간알선업자를 위한 중계수수료와 차주를 위한 비용(운송료)은 화주와 분리 계약하는 등 계약구조를 개편하고, 단계적으로 물류정보망 확충

○ 중·장기적으로는 정보망을 통해 화주와 차주가 직거래를 하고, 중간알선업자는 거래 성사시 정보이용료를 수익으로 하는 화물정보망 사업자로 전환하도록 유도

- 화주 또한 자사물류보다는 아웃소싱을 통한 제3자물류로의 인식 전환 유도

○ 운송업체는 연합 혹은 통합을 통해 전문화 및 현대화에 노력해야 함. 정부는 물류를 하나의 산업, 특히 국가기간산업으로 인식하는 발상의 전환과 함께 이에 합당한 전담조직을 만들어 화물운송구조의 근본적 개편을 위한 종합적이고 체계적인 지원을 해야 함

國土硏究院

1. 직거래가 화물운송구조 개선의 지름길

○ 물류산업은 국가 경쟁력의 기반이 되는 산업으로, 화주 - 중간알선업자 - 차주 간의 이해가 첨예하게 대립되는 특성이 있음. 따라서 민간이 주도하는 산업이지만 정부의 중재와 지원 그리고 민·관 간의 조화로운 협조가 절실히 필요함

- 특히, "물류대란"이라고까지 불렸던 최근 화물운송문제는 물류참여자 간의 이해관계 대립이 제조업을 포함한 타 산업 및 국가경제까지 위태롭게 한다는 사실을 보여주었음

○ 물류산업은 물류활동에 필요한 화물운송, 하역, 보관, 물류포장, 물류정보 등을 수행하는 산업으로 볼 수 있으며, 이 중 물류대란의 가장 핵심이 되었던 것은 국내 물류비 구조의 가장 큰 걸림돌인 수송비(물류비의 64.2%)와 관련된 화물운송산업의 문제임

- 이러한 화물운송산업의 구조적인 문제를 한 마디로 표현하면 "전근대적인 다단계 알선 혹은 다단계 운송구조"라 할 수 있음

○ 그러나, 실제 이렇듯 중요한 화물운송분야의 문제점을 흔히 누구나 다 알고 있는 이야기 혹은 사회가 안고 갈 수밖에 없는 문제로 인식하고 있었음

- 그간 정부에서는 화물자동차운송사업의 최저등록기준 완화, 적재물배상보험 가입의무화, 유통·물류업에 대한 전기요금의 산업용 기준 적용 등의 노력을 하였으나, 이번 물류대란의 원인이 되었던 운송구조의 개혁에 대한 개선노력은 부족하였음

○ 물류대란 이후 아래와 같은 화물운송관련 제도 개선과 화물운송다단계행위 근절을 위한 대안들이 제시되었으나 근본적인 해결이라 보기는 어렵고, 고질적인 구조적 문제를 해결하기 위해서는 보다 체계적인 장·단기 개선 방안을 제시해야 함

- 화물운송다단계행위 근절 대책으로 특별단속, 고발센터 운영 및 고발편의를 위한 신고양식 마련, 처벌강화 등의 방안을 제시
- 화물운송관련 제도의 개선을 위해 고속도로통행료 야간 할인, 휴게소 운영개선, 다단계 구조개선 추진, 지입제 폐지 조속 시행, 과적처벌 합리화 그리고 화물운송고용자를 위한 고용보장 및 산재보험 가입 등의 합의가 도출됨

2. 화물운송산업구조의 현황 및 문제점

○ 화물운송산업의 문제는 근본적으로 민간부분에서 이해당사자 간 이해 부족으로 발생한 다단계 운송구조와 이에 대한 정부의 적극적인 조정기능 부재에서 비롯됨

○ 다단계 운송구조는 고비율, 저효율로 화물운송산업 발전의 걸림돌이 되고 있음

- 첫째, 다단계 알선행위와 지주차입제(지입제)로 중간단계에서의 비용 누수 심각
  - 다단계운송구조는 화주 - 물류자회사 - 중규모운송사 - 알선업자(1차 - 2차) - 차주(최종운전자)로 구성되며, 단계를 거칠 때마다 알선료나 할인료(어음결재 경우) 등의 이유로 3~5% 혹은 그 이상의 비용 누수가 발생, 최종 차주에게는 당초 화주로부터 지급된 운송비의 60% 내외만 전달되는 비합리적인 비용구조를 가짐
  - 지금까지 국내 화물운송업체는 자사차량보다는 지입제를 적극 활용하였으며, 실제 국내 일반화물의 90% 이상이 이 방식에 의해 수송되고 있음
- 둘째, 높은 자가물류비율과 화물운송업체의 비전문성 및 영세성
  - 그간 국내기업들은 물류전문업체보다는 자사 혹은 자회사를 통해 화물운송을 함으로써 효율성이 저하됨(자가용화물차등록비율 : 78.5%, 2002년 기준)
  - 화물차 5대 미만을 보유한 영세업체 및 개별화물운송업자가 전체의 97% 이상을 차지하여 지입제에 의존(일본은 화물차 5대 이상 보유 업체가 80%임)
- 셋째, 외부환경변화에 대응하는 화주 및 화물운송업체의 자구 노력 부족
  - 세계적인 물류의 추세가 3자물류, 4자물류로 가고 있는 반면, 국내 대형 화주는 화물운송에 자사 혹은 자회사를 이용하는 등 아웃소싱 노력이 부족
  - 화물운송업체 역시 다자간 협력을 통한 운송업체의 대형화 및 전문화 등 선도적인 대응방안 모색이 부족한 실정임
- 넷째, 정보망 및 표준화의 부족으로 중간 알선업체를 필요로 하는 구조 형성
  - 화주와 차주 간의 직접적인 연결을 가능하게 해 주는 것이 정보망이며, 이를 위해 종합물류정보망을 구축하였으나, 정보전달의 효율성 저하 및 앞서 언급한 문제들로 인해 이용률은 매우 저조한 것으로 나타남
  - 비표준 화물운송설비의 사용으로 개방적 직거래가 어려운 실정임

3. 외국의 화물운송산업 사례

○ 일본의 경우에는 1966년 9월부터 동경을 중심으로 화주공동형 공동수송체계의 구축을 시작으로 화주와 물류업자와의 협조관계체계를 확립하여 물류문제를 해결함

- 화주와 운송업자가 물류를 하나의 공동사업으로 인식하고 협조체계 구축
- 종래 운송비용에 대해 화주와 운송업자 간의 불신이 컸으나, 운송업자측이 비용의 정확한 파악과 공개를 실시하고, 화주측도 물류비를 독립적인 비용으로 인식하는 등 운송서비스에 대응한 적절한 비용분담체계를 갖추었음
- 화주 - 운송업자, 제조회사 - 운송업자 - 소매상 간 정보화의 추진으로 효율적 수송 실현

○ 미국의 경우에는 규제완화를 통하여 화물운송구조개혁을 추진하였는데, 가장 기본적인 목표는 운송업체보다 화주의 입장에서 각종 구조개혁을 시도함

- 1980년 화물자동차운송법으로 주간화물자동차 운송부분의 규제가 완화되었으며, MCA(Motor Carrier Act 1980)에 의해 신규사업등록의 자유화 유도
  - 운수회사의 등록을 위한 규제조항 철폐로 업체의 신규참여는 용이해졌으나, 신규사업계획이 공공 편의와 필요성에 위배되지 않아야 한다는 조건 충족 필요
  - 신규참여가 용이해진 반면, 운송업자는 자율적인 서비스 계획과 상품화의 노력으로 수익이 증가하고, 화주는 양질의 서비스를 제공받아 win - win 전략 완성
- 이후에도 1994년 화물자동차운송산업규제개혁법(Trucking Industry Regulatory Ref Act)에 따라 운임규제를 변경하였음
  - 이러한 일련의 규제완화는 요금 및 업체의 시장진입·퇴출의 자유화, 업체간 자유경쟁체제로의 전환 그리고 화주와 직접 운송계약을 할 수 있는 틀을 제공하였음(Staggers Rail Act 1980 등)

○ 이들을 종합해 보면 크게 다섯 가지 시사점으로 요약해 볼 수 있음

- 정부차원에서는
  - 첫째, 화물운송시장의 개방과 자유경쟁을 유도하는 정책 추진
  - 둘째, 이러한 자유경쟁 및 시장개방을 위해 물류정보화의 적극적인 추진

- 민간차원에서는
  - 셋째, 화주는 대형전문운송업체에 수송을 의뢰하며, 운송업자의 비용구조 이해를 통해 합리적인 요금체계 구축
  - 넷째, 운송업자는 다양한 서비스 개선 및 상품개발로 양질의 서비스 제공
  - 다섯째, 이러한 여건 아래 화주와 운송업자가 자율요율 설정과 직접 계약 추진

4. 화물운송구조의 개선 방향

○ 기본방향

- 화주와 운송업자 간, 그리고 중간알선업자 간의 이해를 최대한 보장하되, 국내여건상 단기간의 급진적인 개혁보다는 점진적인 개혁으로 충격을 최소화함
- 화물운송사업은 화주의 화물을 편리하고 원활하게 원하는 목적지까지 수송하는 서비스이므로 화주입장을 우선 고려한 구조 개선 필요

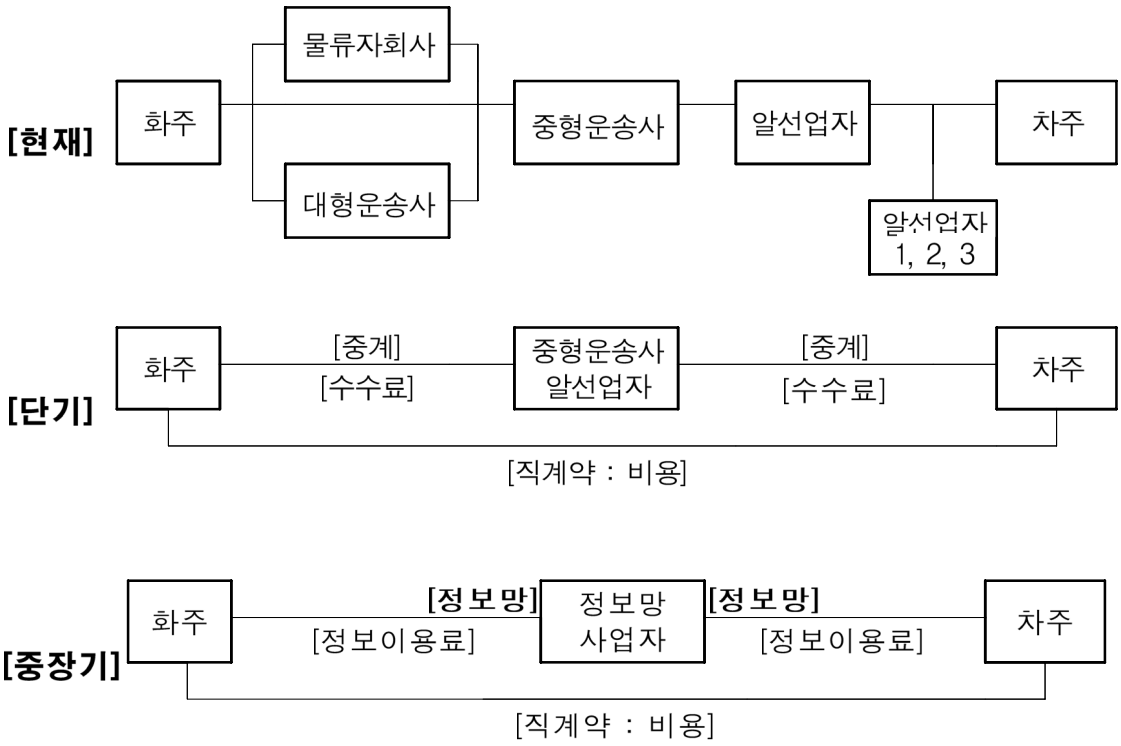
○ 화물운송산업을 국가기간산업으로 인식하는 정부의 시각 변화 및 지원 강화

- 일부 타산업대비 차별적인 세금 및 요금체계를 개선하여 국가기간산업으로 인식
- 또한, 지입제 대상이 아닌 5톤 미만 화물차와 유사 운송관련 사업이 각종 혜택에서 소외되는 점에 따른 불만 해소를 위해 시장의 완전 개방과 균등 혜택 부여

○ 화주와 운송업자 간 직거래의 단계적 실천과 물류정보망 구축

- 단기적으로는 중간알선업자의 존재를 인정하되, 계약구조는 전면 개편토록 함
  - 화주는 조속히 자사물류 혹은 2자물류로부터 벗어나 3자물류로 전환
  - 중간알선업자의 기능은 화주와 운송업자를 연결시켜주는 순수기능에 국한하고 제2, 제3의 하부알선업자를 활용할 수 없는 구조로 변환
  - 이를 위해 화주로부터 지불되는 운송료를 중간알선업자에게 지불되는 수수료(혹은 중개료)와 차주에게 지불되는 비용으로 구분하여 계약하는 방식 도입 필요
- 중·장기적으로는 물류정보망을 통해 화주와 차주가 직거래를 하고, 중간알선업자는 거래 성사시 정보이용료를 수익으로 하는 화물정보망 사업자로 전환 유도

단계별 화물운송구조의 개선 방향



○ 운송업체의 전문화 및 현대화에 대한 노력

- 운송업체들 스스로 연합 혹은 통합을 통하여 각종 상품 개발과 서비스 개선을 위한 공동의 노력을 경주하고, 정부는 이를 적극 지원하도록 함

○ 물류를 산업으로 인식하는 정부의 물류정책의 변화 필요

- 그간 H/W(예 : 시설확충)에 집중된 정부의 물류정책에서, 물류를 하나의 산업으로 인식하고 이들의 구조적 문제를 해결하기 위한 S/W(예 : 자유경쟁체제 도입, 직거래 유도 등 산업구조 개선) 측면의 연구와 정책개발에 지속적으로 노력할 필요가 있으며, 이를 전담한 조직의 구성이 절실히 필요함

국토연구원 김경석 연구위원 (gskim@krihs.re.kr, 031 - 380 - 0342)

발행처 국토연구원 발행인 이규방 주소 경기도 안양시 동안구 관양동 1591-6
전화 031-380-0114 팩스 031-380-0470 홈페이지 www.krihs.re.kr

수록된 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서 정부의 정책이나 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다. 지난호는 홈페이지에서 볼 수 있습니다.

國土硏究院
KOREA RESEARCH INSTITUTE FOR HUMAN SETTLEMENTS